Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2016Z07660

Vragen van de leden **Rudmer Heerema**, **De Boer** en **Visser** (allen VVD) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de adviesaanvraag dienstregeling 2017 en de diverse nieuwsberichten over de te verwachten chaos in het (openbaar) vervoer in Noord-Kennemerland vanaf april 2016* (ingezonden 14 april 2016).

Vraag 1
Bent u bekend met de adviesaanvraag dienstregeling 2017 en haar bijlage?

Vraag 2
Wat betekent de terugkeer naar de situatie van 2015 en voorgaande jaren op het traject Alkmaar – Haarlem – Den Haag voor de reistijd op dit traject, tegen de achtergrond dat in 2015 strakkere overstaptijden en minder stationstops zijn ingevoerd waardoor toen tijdwinst werd geboekt en tegen de achtergrond dat in het advies nu is opgenomen terug te gaan naar de reistijd van 2015 en extra te stoppen op de stations van Heiloo en Castricum? Wat betekent dit voor de ingezette verbetering van de deur-tot-deurreis?

Vraag 3
Op welke manier maakt u mogelijk dat er wel op de stations in Heiloo en Castricum gestopt kan worden, maar de reistijd niet meteen met twintig procent toeneemt? Bent u bijvoorbeeld bereid om aan NS te vragen of de aansluiting van de intercity Alkmaar – Haarlem op de intercity Haarlem – Den Haag kan worden verbeterd door de vertrektijd in Alkmaar bijvoorbeeld twee minuten te vervroegen? Zo nee, waarom niet? Kunt u aangeven hoe de reistijdverdeling eruit komt te zien indien de adviesaanvraag dienstregeling 2017 wordt opgevolgd? Vindt u deze uitkomsten passen in de ambitie om de reiziger op 1, 2 en 3 te zetten?

Vraag 4
Kunt u uitleggen waarom er groot onderhoud aan de Velsertunnel wordt uitgevoerd terwijl er te weinig treinstellen voor Noord-Kennemerland beschikbaar zijn? Vindt u dit wenselijk mede gelet op de ambities om de deur-tot-deurreis te verbeteren?

Vraag 5
Verwacht u een chaos in het openbaar vervoer in Noord-Kennemerland vanwege het feit dat er te weinig treinstellen beschikbaar zijn in combinatie met het feit dat het alternatief om per auto te gaan zeer beperkt is vanwege diverse weg- en spoorwerkzaamheden in de provincie Noord-Holland? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen worden er genomen om deze chaos tegen te gaan? Welke afspraken zijn er gemaakt om te voorkomen dat een belangrijke woon/werkregio niet meer bereikbaar is?

Vraag 6
Deelt u de zorg over de bereikbaarheid van de provincie Noord-Holland met alle huidige en voorgenomen weg- en spoorwerkzaamheden? Zo nee, waarom niet? Welke maatregelen zijn er genomen nu onder andere de Velsertunnel per 16 april 2016 voor negen maanden dicht gaat voor groot onderhoud en ook andere (weg-)werkzaamheden rondom Amsterdam in het kader van het project Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (OV SAAL), alsook de implementatie van het project Zuidasdok plaatsvinden om de bereikbaarheid van de belangrijke economische regio Amsterdam te garanderen? Deelt u de mening dat deze regio nu en in de toekomst, ondanks alle noodzakelijke werkzaamheden, bereikbaar moet zijn, juist vanwege de economische betekenis voor de Nederlandse economie? Zo ja, welke maatregelen zijn er reeds getroffen, hoe monitort u de bereikbaarheid en bent u bereid om aanvullende maatregelen te verkennen en te treffen?

Vraag 7
Waarom is besloten om 40 intercity’s minder per dag op de Kennemerlijn in te zetten, met uitzondering van enkele treinen tijdens de spits die dan ook maar één kant op rijden? Hoeveel zitplaatsen zijn er hierdoor minder in de spits?

Vraag 8
Kunt u uitleggen op welke wijze werkzaamheden nu en de komende negen jaar aan het spoor en weg worden afgestemd, gelet op alle werkzaamheden die voortkomen uit de projecten OV SAAL, Velsertunnel en Zuidasdok? In hoeverre wordt hierbij ook de capaciteit en doorstroming van het onderliggend wegennetwerk en (regionaal/lokaal) openbaar vervoer betrokken? Welke afspraken zijn er gemaakt met bedrijven, overheden en vervoerders ten behoeve van de bereikbaarheid van Noord-Holland, gelet op de grote economische meerwaarde van deze provincie voor de Nederlandse economie? Wordt hierbij rekening gehouden met de consequenties voor het personenvervoer (auto en openbaar vervoer), maar ook het goederenvervoer? Zo ja, op welke wijze? Zijn er voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voldoende alternatieven beschikbaar?

Vraag 9
Is onderzocht wat de economische impact is van de opeenstapeling van alle weg- en spoorwerkzaamheden in combinatie met de voornemens van NS en andere vervoerders door het ontstaan van langere files door werkzaamheden en overvolle treinen? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Is onderzoek verricht naar de toegenomen kans op vertragingen en overvolle treinen? Welke maatregelen worden hiertegen getroffen?

Vraag 10
In hoeverre wordt in de nieuwe dienstregeling rekening gehouden met eventuele vertragingen door alle huidige en voorgenomen weg- en spoorwerkzaamheden? Indien daarmee weinig rekening is gehouden, waarom is dat dan het geval en bent u bereid om hier alsnog naar te lijken?